昭和52年12月1日発行（毎月1回1日発行）第26巻・第14号 昭和29年6月23日 日本国有鉄道特別扱承認雑誌第2838号 昭和30年3月24日第三種郵便物認可

WIDE COLOUR

モラン・ソルニエ
MS406

☆特 集☆

カラー特集：岩国の米海兵隊機の近況
航空自衛隊の早期警戒機となるE-2C
陸軍最後の制式戦闘機・5式戦空戦談

'77 12
DECEMBER

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

岩国基地の米海兵隊機

着陸する海兵隊214攻撃飛行隊(VA-214)のA-4M。
A-4M from VA-214

US MARINE AIRCRAFT NESTED AT MAS IWAKUNI

このページはVA-214のA-4M．胴体側面には，部隊のニックネーム“BLACK SHEEP”とその頭が描かれている。

BLAD BLACK SHEEP is the VA-214 nick name,

▲訓練飛行に向う，第12司令部整備飛行隊（H&MS-12）のTA-4F。

▲TA-4F of H&MS-12

◀▼今年8月から岩国基地に駐留している，海兵第251戦闘攻撃飛行隊（VMFA-251）のF-4J。尾翼のマークは白とグレイによる地味なものになっている。

◀▼Stationed at Iwakuni since August this year, VMFA-251 F-4Js are in a simple color scheme. The tail marking is white and gray.

訓練を終え、ドラッグシュートを開いて着陸した海兵第3戦術偵察飛行隊(VMFP-3)のRF-4B。

岩国基地に飛来していた、空母ミッドウェイ搭載の第115攻撃飛行隊(VA-115)のA-6E

A-6E of VA-115, USS MIDWAY

FIRST F-1 DELIVERED TO ASDF

Japan made ground support fighter F-1 now appears for the delivery ceremony.

機体の迷彩塗装も真新しくロールアウトしたF-1支援戦闘機初号機。迷彩色のグリーンやタンは，米軍の機体などより明るい色になっている。

Colors used (green or tan) are brighter than those for USF aircraft.

テスト飛行に向うF-1　2号機。
Second F-1 still in testing.

テストを　テスト飛行を終えて着陸したF-1　5号機。
No. 5 plane of F-1 just landed after a test.

離陸するNo.1スコードロンのF-111C。主翼パイロンにSUU-20A/Aディスペンサーを装備している。
Note the SUU-20A/A dispenser fixed on the main wing pylon.

(Photo by Michael F. Henning)

タキシングするNo.1スコードロンのF-111C。

(Photo by Michael F. Henning)

F-111C taxiing. No.1 Sq. has been operating F-111Cs from Amberley since June 1973.

エプロンで翼を休めるF-111C。
F-111C at apron.

(Photo by Michael F. Henning)

オーストラリア空軍のキャンベラ

ROYAL AUSTRALIAN AF CANBERRA

(Photo by Michael F. Henning)

アンバレー空軍基地にあるオーストラリア空軍No.1スコードロンのキャンベラ爆撃機。

The Canberra bomber is still No.1 Squadron's property at Amberley.

(Photo by Michael F. Henning)

(Photo by Michael F. Henning)

オーストラリア空軍で使用しているキャンベラ爆撃機の第1号機。

(Photo by Michael F. Henning)

Canberra, the first plane of this model introduced from England, in use for Royal Australian Air Force.

(Photo by Lars G Soldeus)

タキシングするF6ウイング所属のサーブAJ37ビゲン。
SAAB AJ37 from F6 Wing fetes the Swedish AF 50th Anniversary.

スウェーデン空軍機——①

SWEDISH AIR FORCE 50TH ANNIVERSAY (Part I)

(Photo by Lars G Soldeus)

F15ウイング所属のAJ37ビゲン。

(Photo by Lars G Soldeus)

▲F21ウイング所属のサーブ105。

▼サーブ社で武器テストに使用されているAJ37。主翼にスパローAAM，胴体下に30mmエリコン砲を装備している。

▲SAAB 105 from F21 Wing.

▼AJ37 now in use for armament tests by SAAB. Note the Sparrow AAM and the 30mm Oerlikon cannon.

(Photo by Lars G Soldeus)

(Photo by Lars G Soldeus)

飛行中のF5飛行学校所属のサーブ105。
SAAB 105 of F5 flying school flying.

離陸するF5飛行学校のサーブ105。
SAAB 105 of F5 flying school taking off.

(Photo by Lars G Soldeus)

(Photo by Tim Stumpf)

米海軍第201戦闘飛行隊(VF-201)所属のF-4N。通常機首ナンバーは3ケタの数字を使用するが、この機体は1000番を付けている。

F-4N of VF-201. Usually, the nose number is formed by three figures, but this plane has four figures, "1000".

(Photo by Tim Stumpf)

オーストラリア空軍のF-111C

F-111C OF ROYAL AUSTRALIAN AIR FORCE

(Photo by Michael F. Henning)

(Photo by Michael F. Henning)

(Photo by Michael F. Henning)

オーストラリア空軍(RAAF)が、1958年以来装備してきたキャンベラ爆撃機の後継機としてF-111Cをジェネラル・エレクトリック社に発注したのは、1963年10月のことで、まだF-111Aの原型機も完成していなかった。1968年7月に1号機が完成したが、そのころ米空軍でも主翼構造が問題となったため装備計画はおくれ、発注から10年たった1973年6月に引渡しが開始され、6月1日に最初の6機がブリスベーン近郊にあるアンバレー空軍基地にフェリーされ、残りも6機ずつ3回に分けてフェリーされた

It was in October 1963 that the Royal Australian AF had a purchase contract with General Electrics to introduce the F-111C with an intent to replace the Canberra with. After twists and turns, the fighter bomber arrived in Australia in June 1973. Amberley-based No. 1 Squadron became the first unit to operate the advanced avionics and weapons systems of the F-111C.

ＲＡＡＦが使用しているＦ-111Ｃはオーストラリアのクイーンズランド州にあるアンバレー空軍基地のNo.82ウイングに配属されている．ここで紹介する写真は，アンバレー基地で訓練中のNo.1スコードロン所属のＦ-111Ｃ．この他にNo.6スコードロンがある．

Now, No.1 Squadron is equipped with 24 F-111C fighter bombers.

(Photo by Michael F. Henning)

第1スコードロンのエンブレム

No.1 Squadron emblem

(Photo by Michael F. Henning)

▲訓練飛行に向うF-111C。主翼下面には爆撃訓練用のSUU-20A/Aディスペンサーを装備している。この中には25lbのMk 76訓練爆弾が6発搭載できる。

With the SUU-20A/A dispenser fixed under the main wing, a F-111C of No.1 Squadron is to take off for training.

▶格納庫内で翼を休めるF-111C。格納庫というよりはアーケードのような感じで、機はエンジンをかけたまま後から入って停止。出発するときはこの中でエンジン始動をして出ていけるようになっている。

F-111C in a simple shelter style hangar.

(Photo by Michael F. Henning)

(Photo by Michael F. Henning)

◀主翼をいっぱいに広げてタキシングするF-111C. RAAFのF-111Cは電子装備などは米空軍のF-111Aと同様だが，可変翼と降着装置がFB-111Aと同じため全幅では米空軍の機体より2.13m大きくなっている

A F-111C taxiing in full span. The RAAF F-111C, which avionic systems are similar to those of the USAF F-111A, is 2.13m wider than the Americans, because its variable wings and landing gear system are equal to those of the USAF FB-111A.

(Photo by Michael F. Henning)

▶滑走路に向うF-111C. 主翼後縁の大きな二重ファウラーフラップがよくわかる. このフラップは主翼の後退角が26°まで使用できる. 胴体後部下面に出ているのは, 引込式のテイルバンパー

Note the large fowler flap and the tail bumper.

(Photo by Michael F. Henning)

このページはオーストラリア空軍のキャンベラ爆撃機。アンバレー空軍基地のNo.82ウイングでは，F-111を発注したときにはまだこのキャンベラを使用しており，そのあとF-111までのつなぎとしてF-4Eを米軍からリースして使用した。現在も8機のキャンベラが使用されている。

At present a total of eight Canberra's are still in service with No. 82 Wing, Amberley. For the time being, before the arrival of the F-111, the RAAF used the F-4E on the lease base.

(Photo by Michael F. Henning)

(Photo by Michael F. Henning)

ベルギー空軍の
シーキング救難ヘリ飛行隊

BELGIAN AF SUPPLIED WITH WESTLAND SEA KINGS

(Photo by Rolls Royce)

ベルギー空軍第40飛行隊に導入された，ロールスロイス・ノーム・エンジン装備のウエストランド・シーキング・ヘリコプタ。これにより同部隊の救難捜索活動が大幅に改善された。ベルギー空軍が今まで広範囲の海上捜索用に使用していたC-130もその必要性がなくなり，他の任務に使用されている。5機配備されているシーキング・ヘリは，フランス国境から数キロ離れた海岸寄りの町KOKSYJDEに基地を持っており，このうち4機は救難捜索用に，1機はベルギー王室の特別機として使用されている。また同飛行隊のパイロットのほとんどが,ミラージュやF-104戦闘機のパイロット経験者である。

(Photo by Rolls Royce)

(Photo by Rolls Royce)

Rolls Royce Gnome engine powered Westland Sea King helicopter has improved search and rescue operations for the men of No. 40 Squadron, Belgian AF, stationed at the coastal town of Koksyjde a few kilometers from the French border. Of five Sea Kings assigned, four are SAR aircraft and one is fitted out as a VIP aircraft and is used by members of the Belgian Royal family.

(Photo by Rolls Royce)

岩国基地駐留の米海兵隊機

US MARINE AIRCRAFT AT MAS IWAKUNI

着陸する海兵第3戦闘偵察飛行隊（VMFP-3）のRF-4B。

RF-4B of VMFP-3

RF-4B of VMEP-3 landing with the help of a dragchut.

訓練を終えドラッグシュートを引いて着陸したVMFP-3のRF-4B。

エプロンに並ぶVMFP-3のRF-4B。機体は全面ガルグレイ一色で塗装され、垂直尾翼にはテイルコードが記入されただけのあっさりしたものになっている。同部隊は通常はこの基地にいるが、空母ミッドウェイが洋上に出ているときには分遣隊として派遣される。

RF-4Bs of VMFP-3 line-up. Note simple camouflage with a scheme of gall gray overall and tail codes on the vertial tail.

このページは、今年8月から海兵第115戦闘攻撃飛行隊(VMFA-115)に変わり駐留しているVMFA-251のF-4J。この部隊の塗装も、以前のような垂直尾翼全面が黒で、その中に白い十字と赤い電光という派手なものでなく写真のように地味なものになっている。

F-4Js of VMFA-251also in a simple color scheme. This unit has been here since August this year. The predecessor was VMFA-115.

訓練に向う海兵第214攻撃飛行隊（VMA-214）のA-4M。

VMA-214 also been here since Augu
succeeding VMA-223.

ドラッグシュートを引いて着陸したA-4M。

VMA-214も今年8月からVMA-223に変わって岩国基地に駐留している。

このページは第12司令部整備飛行隊（H&MS-12）のTA-4F

TA-4F of HMS-12

エプロンで整備中のTA-4F。

TA-4F in maintenance at apron

TA-4F under a pre-flight check

飛行前、各部の点検を受けるTA-4F。

海兵隊のTA-4Fは、海軍で訓練に使用しているTA-4Jと異なり、戦闘用にも使用できるので、飛行訓練の他に前線航空指揮用にも使われている。

Endowed with the combat capability, the Marine TA-4F is in use as a front command airplane as well as for training.

連絡や輸送用に使用されているＵＳ-２Ｂ。

現在もまだ連絡／輸送用として使われ続けているＣ-117Ｄ。右は垂直尾翼に描かれているマーク。

C-117D still in service. On the right is its marking on the vertical tail.

エプロンで翼を休めるＵＳ-２Ａ（手前）とＣ-117Ｄ。

US-2A (foreground) and C-117D

航空自衛隊に引渡されたF-1第1号機

FIRST F-1 DELIVERED TO JASDF

戦後初の国産戦闘機である、三菱F-1支援戦闘機第1号機の航空自衛隊への引渡し式が、去る9月16日、三菱重工名古屋航空機製作所小牧南工場で行なわれた。

The first Mitsubishi F-1 (201) ground support aircraft was delivered to the Air Self-Defense Force on 16 September at Mitsubishi Nagoya Plant.

ロールアウトした1号機。

No.2 F-1 still under testing.

テスト飛行に向うF-1 2号機。

テスト飛行を終え着陸した5号機。

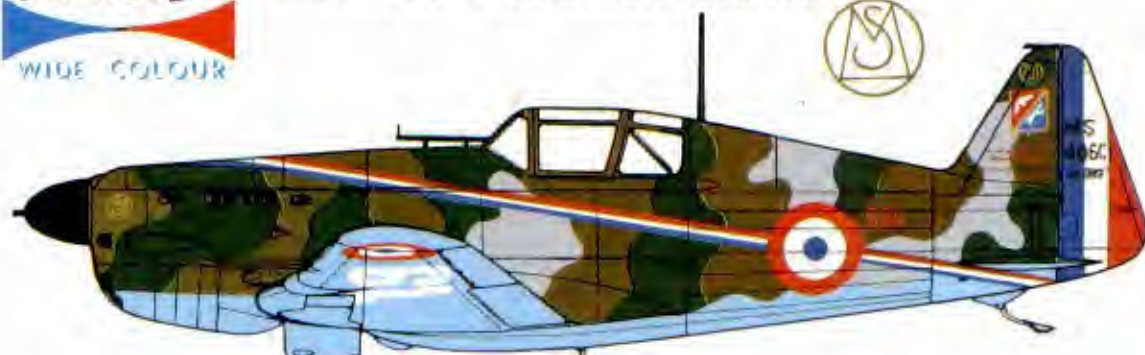
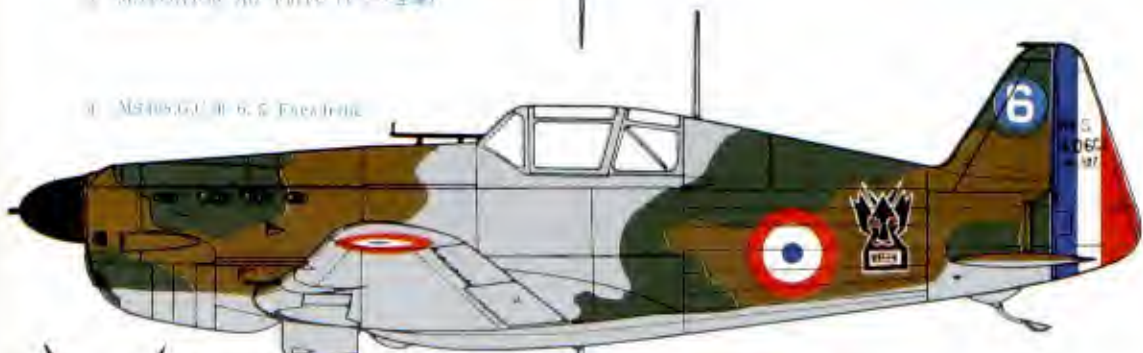
No.5 F-1 finishes a day test.

PHOTO NEWS

米空軍はこのほど、[illegible]C-141Aの改造[illegible]の運用・評価テストの第1段階を終えた。これは[illegible]目的で実施されたもので、空中給油、最大[illegible]、最大ペイロードでの離発着のテストが繰りかえされた。[illegible]これらのテストを9月ごろには終えて、空輸軍団(MAC)所属のC-141A[illegible]全機の改造を行うかどうかを決める。写真はKC-135から給油を受けるYC-141B

YC-141B being refueled by C-135. The US Air Force recently finished the first phase of the operational test of this long-range transport. The final test will be completed in around September when a decision will be made on whether all of the MAC C-141s (271 planes) be remodeled or not.

オーストラリア空軍が主に国際連合主催の救難活動に投入している、C-130E輸送機12機がこのほど、のべ無事故10万飛行時間を記録した。同空軍では初めC-130A 12機を導入、海外における最初のC-130使用国となり、現在では最新型のC-130Hを使用している。写真はC-130E機の10万飛行時間達成を記念して、C-130Hの編隊飛行。

Australian AF C-130Hs in a ceremonial formation flight after awarded with a 100,000-hour non accident safety flight citation.

ビットブルグ基地のF-15イーグル

訓練を終え着陸する36thTFWのF-15A(手前)とTF-15A。 F-15A (foreground) and TF-15 of 36th TF

(Photos by G. K. Mast

西ドイツのビットブルグ空軍基地には、米空軍でラングレー基地の第1戦術戦闘連隊（1stTFW）につぐ第2のF-15実戦部隊である、第36戦術戦闘連隊(36thTFW)が駐留している。同部隊はまた、現在海外派遣の唯一のF-15使用部隊でもある。

The 36th TFW stationed at Bitburg is the only F-15 unit stationed overseas.

機体側面にスパローAAM、主翼下にサイドワインダーAAMを装備したF-15A。

Note the Sparrow AAM and Sidewinder AAM.

ビットブルグ基地に編隊着陸するF-15A。

F-15As landing in formation at Bitburg Base.

Production No. 1 plane of the P-3C Update II was officially delivered to the Navy recently by Lockheed-California. The operational deployment of this anti-sub patrol plane is expected to begin with No.3 plane.

▲米海軍の主力対潜哨戒機P-3Cの最新鋭アップデイトII型の量産1号機がロッキード・カリフォルニア社から海軍に正式に引き渡された。なお量産1、2号機は、メリーランド州パタクセントリバー海軍基地で実用テストを続け、3号機以後がメイン州ブランズウイック基地に実戦配備される。

▶▼尾翼の部隊マークが新らしくなった米海軍第19哨戒飛行隊（VP-19）所属のP-3C。尾翼全面に描かれたマークは赤と黄で塗り分けられている。

▶▼ Patrol Sq. NINETEEN, the "Big Red" sq, has a brand new tail insignia. Designed by Bob Bausch and painted by AMS2 Mark Murdy and his team, the distinctive bird of prey symbolizes the main traits of the squadron. A red and yellow color scheme.

03
УТИ МИГ-15
E166
(TASS)
①
(TASS)

去る８月モスクワ地区のモニノで航空ショーが行なわれ、飛行機80機、エンジン120機の他、飛行機関係の機材や模型などが展示された。①1958年に博物館入りしたMiG-15戦闘練習機。ソ連初の宇宙飛行士ガガーリンなどの飛行士たちの訓練に使用されたもの。②数々のスピード世界記録を樹立したE-166。③第二次大戦で活躍したIル-10。④第二次大戦で活躍したＰＥ-2急降下爆撃機。⑤模型、エンジン、写真などが展示された館内と見学の人々。
下はモスクワ近郊の飛行場で開かれた、ソ連の最優秀パイロット競技会で優勝した二人の女性レオノフ(左)とネムコフ。愛機はYak-50。

USSR Air Show, at Monino, Moscow, August this year. ① MiG-15 cosmonaut trainer. ② E-166, a world speed record holder. ③ Il-10. ④ PE-2 Dive Bomber (Bottom) Standing beside Yak-50, are two Soviet female pilots.

(TASS)

スナップだより

SNAPSHOTS

厚木基地に飛来した空母コンステレーション搭載のＶＦ-211所属のＦ-14Ａ（相模原市　橋本　隆）。

F-14A of VF-211, USS CONSTELLATION: A
Atsugi, by T. Hashimoto, Tokyo.

９月初旬嘉手納基地に飛来した、米空軍開発軍団所属のＮＫＣ-135Ａ（船橋市　鈴木信武）。

NKC-135 of USAF Systems Command: At Kade
early September by N. Suzuki, Tokyo.

９月中旬初飛行した、海上自衛隊のＰＳ-１　19号機（西宮市　浜野博司）。

PS-1 (No.19) of MSDF, maiden flight in m
September: By H. Hamano, Kobe.

1977年度　リノ・エアレース

1977 RENO National Championship Air Races.

Mustang No.20 "Philippine Mustang"

9月16, 17, 18の3日間,
アメリカのネバダ州リノ
開催された1977年度エア
ースの参加機のなかから
なものを選んで紹介しよ

競技はアンリミッテド（無制限）クラス，AT-6／SNJクラス，ホームビルトや実験機のIXLクラスの3種目にわたって行なわれたが，今回はアンリミッテド・クラスの出場機である。〔左上・上〕ムスタング2機のデッドヒート。〔左下〕レース・ナンバー20のムスタング"フィリピン・ムスタング"。パイロットは地元ネバダ州リノのジョン・ライト。〔右下〕これもムスタング改造機の1機。アンリミッテド・クラスではムスタングの改造機がもっとも多く，ほかにP-38が2機，ベアキャットが1機参加した。

カラーで見るリノ・エアレース出場機 (Photo：I.Osawa)

アンリミッテド・クラスに出場した2機のムスタング。〔上〕ロサンゼルスのジョン・マザラ氏の"ザ・フライング・アンダーテイカー"。〔下〕テキサス州メルセデスのレフティー・カードナー氏の"サンダーバード"。同機は昨年度本大会のアンリミッテド優勝機。操縦席風防に色ガラスを採用しているのに注意。

"Thunderbird" Pilot: Lefty Gardner, Mercedes, Texas.

Mustang No.25 "Thunderbird"

〔上〕米空軍の曲技飛行チーム"サンダーバーズ"に似せた塗装をしたムスタング。ニックネームは"サンダーバード"。昨年度も25のレース・ナンバーをつけて本大会に参加，優勝した。パイロットはテキサスのレフティ・ガードナー。カラー写真でおわかりのように，強い日ざしを避けて，操縦席風防は色のついたものを使用している。〔下〕参加機はスピードを出すために各部を改造しているが，これは翼端を切り，風防を低くしたムスタング。レース・ナンバー69の"ミス・キャンデート"で，パイロットはカリフォルニア州リバーサイドのクリフ・カミンス。〔右上〕レース・ナンバー85のムスタングは"アイアン・ミストレス"で，パイロットはカリフォルニア州のクレイ・クラボー。〔右中〕イギリス機の塗装をしたムスタング。〔右下〕ピットインするムスタング。

Mustang No.69 "Miss Candate"

Mustang No.85 "Iron Mistress"

Mustang of RAF markings

"Reb Baron", Pilot : Darryl Greenamyer, Mission Hills, Cal

〔上〕本大会のアンリミッテド・クラスの優勝機"レッド・バロン"。ムスタングの改造機で，コントラ・プロペラ装備，パイロットはカリフォルニア州ミッション・ヒルズのダリル・グリネマイアー。〔下〕フロリダ州オカラのジミイ・リーワード氏のムスタング"ミス・フロリダ"。〔右上〕アリゾナ州スコッデールのゲリイ・レビッツ氏のP-38"ダブル・トラブル"。〔右下〕フロリダ州ラウダーデールのE.ドン，B.ホイッテングトン両氏のベアキャット"プレシアウス・ベア"。

"Miss Florida", Pilot : Jimmy Leeward, Ocala, Fla.

"Double Trouble", Pilot: Gary Levitz, Scottsdale, Ariz.

"Precious Bear", Pilot: Either Don or Bill Whittington, Ft. Lauderdale, Fla.

No. 71 Mustang and P-38

〔上〕ムスタングとP-38ライトニング。今回のエアレースではカナダ国防軍の曲技飛行チーム"スノーバーズ"がアトラクションに出演して軽快なジェット練習機CT114チューターでのアクロバットを披露したほか，飛行可能な大戦機の博物館として有名なテキサス州の"コンフェダレイト空軍"機も多数が出場した．上の写真のP-38は同空軍の所属機である．〔下〕上と同じく，"コンフェダレイト空軍"のP-38．

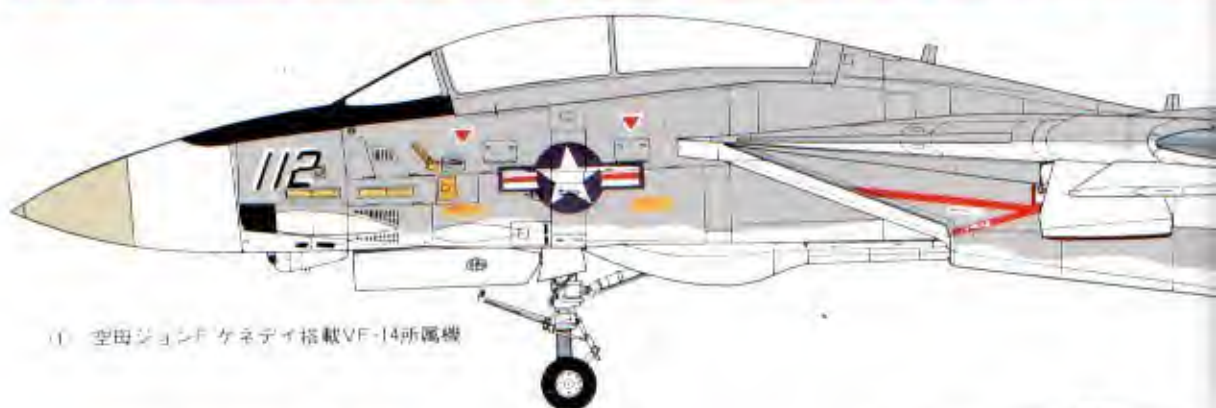
P-38 of Confederate Air Force

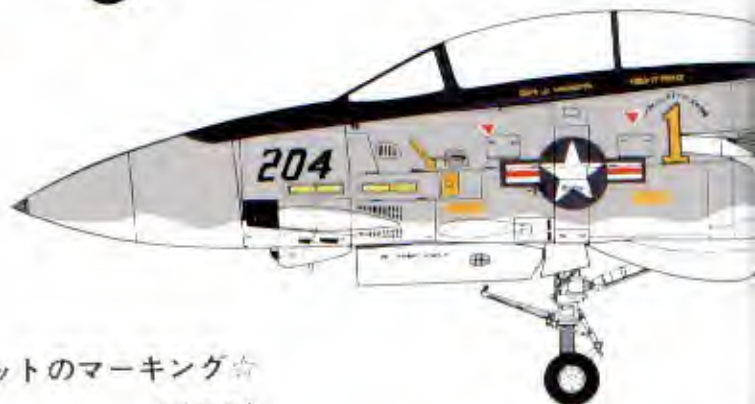
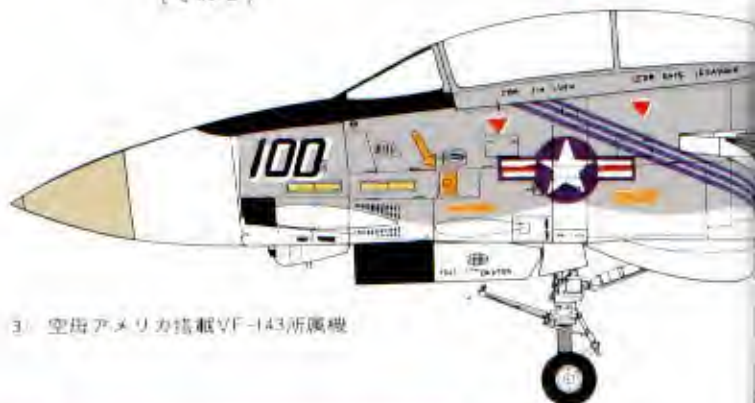
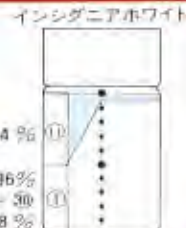
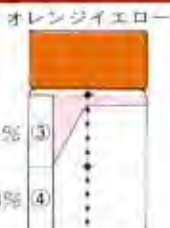
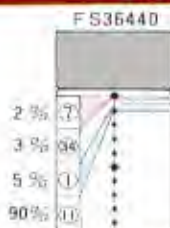
〔上〕バンクしてパイロンをまわる“コンフェデレイト空軍”のP-38。このレースにはかつて，ムスタング，P-38，ベアキャットのほかに，コルセアやアベンジャーなど多数の二次大戦機が出場したが，今回はムスタングの独壇場。さすがのアメリカも，飛行可能な大戦機は次第に姿を消しつつある。P-38, Confederate A. F. in flight

〔下〕ただ1機出場したベアキャット。レース・ナンバー8で，ニックネームは“プレシアス・ベア”。パイロットはフロリダ州のE. ドンとビル・ホイッテングトン両氏が交代で乗った。 No. 8 Bearcat "Precious Bear"

GUNZE SANGYO

グンゼ産業Mr.カラー

ハイモデリングのための塗装マニュアル

(1) 空母ジョンF ケネディ搭載VF-14所属機

GRUMMAN
F-14A
TOMCAT

☆グラマンF-14Aトムキャットのマーキング☆
（その3）

(3) 空母アメリカ搭載VF-143所属機

配合ガイドの見かた

グンゼ・カラーのビンをレイアウトした混色パターンは、左のナンバーがグンゼ・カラーナンバーで、中央の目盛りは混合比を示し、ひと目盛りが10%を示しているが、厳密な混合比を示しても、あまり重要とはいえない個々の色感とか、モデル塗装上の個性という問題もあり、あくまでも、この混合比は目安とお考え願いたい。

図1の機体の右垂直尾翼内側の塗装

② 空母ジョンF.ケネディ搭載VF-32所属機

イラン空軍のF-14A

〔左上〕VF-14 "トップ・ハッターズ"（Top Hatters）所属のF-14。CVW-1 の司令官機である。
〔上・右〕空母エンタープライズ搭載VF-2 "バウンティ・ハンターズ"（Bounty hunters）のF-14。
〔下〕VF-32 "スウォード・メン"（Swords Men 所属のF-14。

リノ・エアショーの"スノーバーズ"

特別出演のカナダ国防軍曲技飛行チーム"スノーバーズ"の演技。

"スノーバーズ"の使用機はカナデアCT-114チューター。建国200年の前年は、アメリカに遠征して各地でデモ飛行を行なった。

▶仏空軍で最初の近代的な低翼単葉戦闘機◀

（80ページ本文記事参照）

モラン・ソルニエ　MS406

モラン・ソルニエMS406は、1934年にフランス航空省が提示した次期単座戦闘機の仕様にもとずいて開発されたもので、時期的にはホーカー・ハリケーンやメッサーシュミットBf109と同時代のフランス空軍で最初の近代的な戦闘機である。1937年に量産が開始され、1939年9月、第二次大戦開戦時には約600機が完成してフランス空軍の主力戦闘機であったが、その後実戦に投入した結果、飛行特性はすぐれているが、戦闘機としては構造的に弱くて実戦向きでなく、同時代の代表的な戦闘機に比較すると一段と劣るとの評価が与えられている。しかしフランス空軍の第二次大戦戦闘機としてはもっとも有名であり、フランス降伏後はビシー政権空軍および自由フランス空軍に装備されて、連合軍、枢軸軍両陣営で闘い、リトアニア、トルコ、フィンランド、ポーランド、スイスなどの外国の空軍でも使われている。

Morane Saulnier MS406 (Photos by IKARE)

MS406の原型1号機は1935年8月に初飛行したが、その後の開発は決して順調ではなかった。改造を加えながら飛行テスト中の原型1、2号機は1937年に相次いで墜落、パイロットは死亡した。先行量産型のMS405の生産にゴーがかかったのは1937年3月で、生産型のMS406第一次生産分50機の発注が出されたのは同年4月のことである。

当時のフランス空軍は、近代的な戦闘機の装備は焦眉の急であり、一次生産分の50機につづいて80機、さらに825機とぞくぞく追加発注されたが、装備エンジンの生産がまにあわず、チェコ、ロシアにエンジンの生産を依頼するしまつであった。しかし1938年末にはようやく実戦部隊への引渡しが開始され、以後、原型、先行量産型を含めて総計1,098機が生産された。

Morane-Saulnier MS406, developed under the specification of 1934 for a single-seat fighter, became the first modern fighter of the French Air Force. By September 1939 when the second world war broke out, as many as 600 were in service forming the mainstay combat strength of the French Air Force. The Vichy Air Force and Free French AF were also proud of this French originals.

ＭＳ406は液冷Ｖ型12気筒のイスパノスイザＨＳ12Y31エンジン（860hp/2,400rpm/ＳＬ）を装備。武装はエンジン上部の20mmイスパノスイザＳ９またはＨＳ404×１と主翼の7.5mmＭＡＣ1934機銃×２で、最高速度は高度2,000mで437km/h、4,000mで465km/hというものであったが、1939年秋に実戦に投入した結果、電動、油圧系統が敵弾に弱く、当時としては旧式となりつつあったエンジンの性能もおもわしくなく、武装も不充分という判定であった。

胴体は操縦席までの前部胴体は金属板張りであったが、後部胴体は羽布張りで、尾輪の代りに尾ソリを装備していた。当初は２翅プロペラを装備していたが、のちに写真のように恒速３翅にかえられている。エンジンまわりには防弾があったが、その後方の燃料タンク（容量88ガロン）は防弾がなかった。主翼は12度の上反角付きで、7.7mmのドラム弾倉を内蔵していた。胴体下面のラジエターは引込み式で、左の写真では開かれている状態がよくわかる。

ＭＳ406は1938年秋から実戦部隊に引渡され、1939年6月には第2、3、6、7と4つのエスカドア（戦闘連隊）が本機で編成されていた。開戦後は陸軍の地上部隊の支援や偵察機の援護に出動してドイツ空軍機を相手に戦ったが、電動、油圧系統の弱点に加えて、高空で機銃が凍結するなどの不具合が出て、充分な働きをすることができなかった。

それでも1939年9月から40年5月までのあいだに、フランス空軍パイロットは本機で32機のドイツ空軍機を撃墜、16機の未確認撃墜を記録している。休戦協定とともにフランス空軍は解隊され、残存していた約70機のＭＳ406は再整備されて、その一部はのちにビシー政権空軍の2個中隊（エスカドリー）に装備され、マダガスカル方面でイギリス空軍機と空戦しており、自由フランス空軍も数機を練習機やパトロール機として使っている。

写真左はＧＣⅢ/7の第6エスカドリー（中隊）の所属機。人間の顔のエンブレムがよくわかる。

ゼロ戦の凄絶な実戦音を遂に歴史的初公開!

いま大反響をよぶ航空レコード「スーパートライスター」に続く超話題盤!
第二次大戦中の花形機の爆音を実音で収録した画期的レコード!!

●ゼロ戦の歴史的な実戦音は、これまでのような合成音によるものでなく、昭和17年にバターン・コレヒドール戦線で"生録"した正真正銘の凄絶な実戦音で、撃墜王といわれた零戦パイロット、坂井三郎氏をして"私の愛機の音かもしれない!"といわせしめた感動的なコレクション。(なお、レコードの題字は坂井三郎氏筆)

●B面の歴史的録音は、航空ファン垂涎の"幻のレコード"たる旧日本軍制作の「敵機識別レコード」や「陸軍現用爆音集」からの復刻による実音で貴重きわまりない!

●A面は、往時の飛行機を実際に飛ばし、飛行音を収録した画期的なステレオ録音!

●特別解説書には、資料としても貴重な第二次大戦中の名機30数機の写真と解説を掲載!

SIDE A

1. 中島式キ84 4式戦闘機「疾風」
2. スーパー・マリンスピット・ファイヤー戦闘機
3. フェアリー・ソードフィッシュ艦上攻撃機
4. ホーカー・ハリケーン戦闘機
5. アブロランカスター爆撃機

SIDE・B

1. 三菱A6M 零式艦上戦闘機
2. 三菱キ21 97式重爆撃機
3. 中島キ43 1式戦闘機「隼」
4. 中島キ44 2式戦闘機「鍾馗」
5. 中島キ49 100式重爆機「呑竜」
6. ブリュースターF2A バッファロー艦上戦闘機
7. カーチスP-40 ウォーホーク戦闘機
8. ボーイングB-17D フライングフォートレス爆撃機
9. ロッキードA-28 ハドソン爆撃機

Victor RECORDS & TAPES

KAWASAKI/ARMY KI100 FIGHTER

Kawasaki Ki.100-1 Fighter (Tony) of Hiko No.244 Sentai surrendered at Yokaichi Airfield, Shiga Pref., Japan. (Photo: K. Fujisawa)

(Photo: I. Komori)

●陸軍最後の傑作戦闘機●

川崎 5式戦闘機

(75ページ本文記事参照)

日本陸軍最後の制式戦闘機となった5式戦は、不調であった3式戦飛燕2型のハ140液冷エンジンを急きょ空冷のハ112に換装したものである。油もれや振動の対策で、ハ140エンジンの生産は遅れ、川崎航空機の岐阜工場の空地には、"首なし"の3式戦2型の機体が所狭しと並べられる状態で、この首なし機を生かすためにとられたのが、信頼性のあるハ112エンジンへの換装であった。窮余の一策ではあったが、首をすげかえた5式戦は、3式戦の上昇力にすぐれた旋回性能を加えたまれにみる高性能機に生まれ変った。3式戦2型の275機がエンジンを換装したほか、新たに115機が生産されて、計390機の5式戦が完成した。実施部隊に引渡されたのは昭和20年4月からで、6個戦隊に配備されて終戦まで本土防空戦に活躍した。

写真左は、終戦直後に滋賀県の八日市飛行場で撮影された飛行第244戦隊所属であった5式戦の1機。スピナをはずし、発電機などもぬかれて飛行不能の状態であるが、機体各部は完全である。

Kawasaki Ki.100-I-Otsu fighters; photo taken at Kawasaki Gifu Works immediately after the war. (Photo: I. Komori)

左の写真とも終戦時に川崎航空機の岐阜工場で撮影した5式戦。プロペラがはずされ、前部胴体のパネルの一部、主翼の前照灯などが失なわれている。左の写真では、プロペラがスピナごと機体前方にころがっている。

写真右と下も終戦時に川崎航空機の岐阜工場に放置されていた5式戦。5式戦の初期型は、操縦席風防が3式戦と同じく、後部が胴体と一体となったレザー・バックのものであったが、これは5式戦の1型甲と呼ばれ、写真の機体のように、後方視界のために水滴型の風防に改められたのを1型乙と呼んでいる。下の写真ではフラップの開きぐあいがよくわかる。右側には2式複戦屠龍もうつっている。

5式戦は1型のほかに、高々度性能を改善するために排気タービン過給器を備えた2型も開発されたが、これは終戦までに3機が試作されたのみで、実用にはいたらなかった。右下の写真は工場内の5式戦2型の1機である。2型ではエンジン後方の胴体下に排気タービン過給器を装備、1型で機首の上方にあった空気取入口が左翼の付根に移されて機首の形状が変ったほか、オイルクーラーを胴体右下面に移し、推力式単排気管を廃して集合排気管とするなどの改造をしている。

Also at Gifu Works. Righthand side of the Ki.100 is Ki.45-Kai Two-seat Fighter TORYU (Nick). (Photo: I. Komori)

Ki.100 with its propeller and spinner removed, at Kawasaki Gifu Works. (Photo: I. Komori)

The first test-manufactured plane of Ki.100-II (with exhaust-turbined Ha-112 engine) designed specifically to intercept the B-29; photo taken at Gifu Works. (Photo: I. Komori)

このページは5式戦2型の細部。これも終戦時に岐阜工場で撮影したもので、プロペラがはずされ、前ページ写真でおわかりのようにピトー管が折れ曲り、右車輪の空気がぬかれて左主脚のカバーがなくなっているが、そのほかはほぼ完全な状態である。

上の写真では，左主翼付根のエンジン空気取入口、その下方の主車輪カバー、胴体下方の排気管や排気タービンの一部などがよくわかる。5式戦の2型は高々度を飛来するB-29にそなえて、昭和20年の2月に設計を開始，5月には1号機が完成した。装備エンジンは排気タービン付きのハ112ルで、同エンジンは高度8,000m1速で1,250hp，10,000m2速で1,000hpの性能であった。これで高度10,000mで590km/hの最高速度が出せる計算で、実際にテスト飛行で10,000mまで18分、同高度で565km/hの速度を記録しているが、量産準備中に終戦となった。ここの写真はすべて試作3号機である。

(Photo: I. Komori)

Details and close-up of the Ki.100-II special interceptor, test-manufactured. (Photo: I. Komori)

(Photo: I. Komori)

上と左の写真も5式戦2型試作3号機の細部で、胴体右下面のオイルクーラー空気取入口と排気管部分のクローズアップ。

5式戦2型の排気タービンは、エンジン後方の，3式戦の2型で20mm機関砲の空薬きょう受けを装着していたスペースに積まれ、集合排気管に変えたダクトを通してエンジン排気を導き、タービンをまわした。

創設時代のイスラエル航空隊

Spitfire-Mk.9 in service with Israeli Air Force. The Air Force introduced a total of 85 planes of this model in a period from 1948 to 1951.

第二次大戦後まもなく創設されたイスラエル航空隊は、当初アメリカとイギリス空軍の余剰機材を入手して装備機の拡充をはかった。〔上〕1948年から51年にかけて導入されたスピットファイアMk.9。スピットファイアMk.9は、1948年から49年にかけてチェコから50機を購入、さらに50年から51年にかけてイタリアから30機を輸入したほか、イスラエル国内の旧英空軍基地内にあったスクラップ同様の機体を2機復元して、計85機を装備している。当初の50機のイスラエル空軍のシリアルは2001～2051、つづく30機のシリアルは2055～2090であった。

From 1950 to 1954, Israel introduced a total of 250 de Havilland Mosquito fighters.

(72ページ本文記事参照)

〔左下・上〕1950年から54年にかけて、各型にわたって250機を購入したデハビランド・モスキート。ただしこの250機はスクラップの状態のものを購入して再生したもので、2年後の1956年には使用可能なものわずかに16機というありさまであった。この250機のほかにさらにFB.6とT.3型約40機を解体した部品から組立てて装備、イギリスから約10機のモスキートを完全な状態で購入している。〔下〕レシプロ戦闘機につづいて、1950年初めにはジェット戦闘機も導入された。写真は1955年にフランスから購入したダッソー・ウーラガン。

Dassault Ouragan introduced early in 1950.

Gloster Meteor F.8, the first jet fighter Israel introduced from Britain.

〔上〕イスラエル空軍が最初に装備したジェット戦闘機はグロスター・ミーティアであった。1953年にイギリスから4機とベルギーから2機の複座練習型T.7を購入、同年8月から翌54年1月にかけて、イギリスから写真上のF.8を11機購入、つづいて写真偵察型のFR.9を7機、夜間戦闘機型のNF.13を6機導入した。F.8のシリアルは2166～2169、2172～2178であった。〔下〕前ページ下と同じくダッソー・ウーラガン。同機は1955年から57年にかけて計75機が導入され、一部は現在でも訓練用に使われている。

From 1955 to 1957, Israel introduced a total of 75 Dassault Ouragan fighters from France.

Dauglas DC-8-33, N8184A, delivered to Pan American on 22 December 1961. Sold finally to Delta Airlines in December 1968. (Photo: K. Sasano)

〔上〕1960年12月22日にパンナムに納入したＤＣ-8-33（N8184A，製造No. 45271）で，クリッパー・ネーム〝ランブラー〟。同機は1963年11月18日から1965年10月まで パンエアーブラジル航空にリースされ，1968年12月30日にデルタ航空に売却されて，N8184Aとなった。その後1974年１月22日に，シャロット航空機社にふたたび売却された。上の写真はパンナムからデルタ航空にデリバリーされるためにマイアミをタキシング中のものである。

〔下〕パンナムに引渡された最初のＤＣ-8-33（N8004A，製造No. 45253）。同機は1961年６月２日にパンナムに納入され，翌62年９月26日にパンエアーブラジル航空にリースされて，1965年６月にパリグ航空に売却されている。写真はパンナムへ納入される直前にダグラス社のサンタモニカ工場で撮影したものである。パンナムでは，1960年以降，18機のＤＣ-8を受領して各路線に飛ばしている。

エアラインの翼

Pan Am's Planes

パン・アメリカン航空 ⑲

Dauglas DC-833, N8004A, the first of the DC-8-33 series delivered to Pan American. Delivered on 2 June 1961. (Photo: K. Sasano) ⬇

（147ページ記事参照）

Hawker Seahawk Mk.100 once been in service with the West German Naval Air Force.

ジェット軍用機の先輩たち

イギリス篇 ⑪

ホーカー　シーホーク　③
P.1052／P.1072

P.1052 (VX272), test-manufactured in November 1948 by Hawker in its trial to make a swept-back wing jet fighter.

左ページ2枚は西ドイツ海軍航空隊が使用したシーホークMK.100。同海軍航空隊は、1957年から59にかけて64機を装備。最初の32機は昼間迎撃戦闘機型のMK.100で、残りの29機は右翼下内側パイロンにエコー探知レーダーを装備した全天候戦闘機型のMK.101であった。いずれもシーホークMK.6を改造したもので、垂直尾翼はMK.6よりも38cmほど高くして増積されている。

写真上と下は、ホーカー社が初めて試みた後退翼のジェット戦闘機P.1052。P.1052はVX272とVX279の原型2機が試作されたが、写真はいずれも1号機のVX272である。P.1052は後退翼にしたほかはシーホークの原型となったP.1040とほとんど同じで、装備エンジンはやはりふたまたテイルパイプのニーンRN.2であった。

VX272は1948年11月にホーカー社のリッチモンド工場で完成、ボスコムダウンに運ばれて同月19日に初飛行した。その後2号機のVX279とともに飛行テストがつづけられたが、1949年9月に29日に燃料系統の故障で不時着。その改修と同時に迎角可変式の水平尾翼の装備も検討された。しかし強度テスト用の3号機のデータによって、機体構造の補強が優先され、迎角可変式の水平尾翼は2号機のVX279に取付けられている。VX272は1950年3月に改修を終えて飛行テストを再開したが、翌51年9月以降2回の不時着事故を起し、再改修と同時に、シーホークと同じように垂直尾翼と水平尾翼の交点の前方に弾丸状のフェアリングを付けて、1952年3月から高速飛行テストを再開した。この写真はそのフェアリングを付ける前のものである。

写真上と下もP.1052の原型1号機VX272。いずれも1949年3月ごろの撮影で、機体補強などの改修をされる前のものである。1952年5月には、空母イーグルを使って初の離着艦テストも試みられているが、翌53年9月にふたたび不事着事故を起し、テストは中止された。

［P.1052データ］
エンジン：ロールスロイス・ニーンRN.2ターボジェット（5,000-lbst）×1、全幅9.6m、全長12.06m、全高3.2m、翼面積23.97㎡、主翼後退角35度（25%翼弦）、自重4,286kg、全備重量6,118kg、最大速度マッハ0.87（高度10,973m）、1,098㎞/h（SL）、35,000ft（10,668m）まで9分30秒、実用上昇限度13,868m。

写真下はロケット・エンジン推進戦闘機の実験機としてホーカー社が1949年9月に試作したP.1072。実はシーホークの原型となったP.1040のVP401を改造したもので、同機の本来のジェット・エンジンはそのままにして、胴体後部に推力2,000-lbのアームストロング・シデレー"スナーラー"液体ロケットを積載、1950年11月16日以降6回の飛行テストを行なった。〔P.1072データ〕エンジン：ニーンRN.2＋スナーラーASSnロケット、全幅11.12m、全長11.45m、全高2.66m、翼面積23.78m²、自重5,012kg、全備重量6,373kg、最大速度マッハ0.82（高度10,973m）、35,000ft（10,668m）まで10分30秒、実用上昇限度13,564m、ロケット使用時間2.7分。

P.1072 made its debut in September 1949 in the Hawker program of making a rocket propelled fighter. This was test-manufactured after remodeling P.1040, the prototype of Seahawk.